



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011, тел. (044) 254-56-73, факс (044) 254-43-93
E-mail: inform@dkrp.gov.ua, Web: <http://www.drs.gov.ua>, код ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____
на № _____ від _____

Рішення № _____ від “ _____ ” _____ 2018 р. про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державною регуляторною службою України (далі - ДРС) відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянуто проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку» (далі – проект наказу та проект Порядку відповідно) та документи, що надані до нього листами Міністерства інфраструктури України від 10.08.2018 № 2609/25/14-18.

За результатами розгляду проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»

встановлено:

проект наказу розроблено з метою впровадження попереднього електронного замовлення дозволів через електронну інформаційну систему на поїздку територією іноземних держав під час виконання перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, спрощення процедури отримання дозволів, підвищення прозорості процесу їх оформлення, та зменшення корупційних ризиків.

Однак проект наказу не може бути погоджений у наданій редакції з огляду на наступне.

Абзац другий пункту 1 розділу IV проекту Порядку розробником запропоновано викласти у такій редакції: «Оформлення та видача дозволів проводиться на автомобільні транспортні засоби, які обліковуються відповідно до інформаційної системи уповноваженого органу про автомобільних перевізників, які мають ліцензію на здійснення господарської діяльності з міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом із дозволим видом послуг, визначених підпунктами 7 - 9 пункту 4 Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів,

Державна регуляторна служба України
ВІХ №9549/0/20-18 від 27.09.2018



небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 року № 1001».

Водночас, Закон України від 02.03.2015 № 222-VII «Про ліцензування видів господарської діяльності» (далі – Закон № 222), серед іншого, визначає виключний перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню.

Статтею 7 Закону № 222 встановлено перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню.

Згідно з пунктом двадцять четвертим частини першої статті 7 Закону № 222 ліцензуванню підлягає такий вид господарської діяльності, як перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

Отже, абзац другий пункту 1 розділу IV проекту Порядку потребує приведення у відповідність до положень пункту двадцять четвертого частини першої статті 7 Закону № 222, у частині назви виду господарювання, що ліцензується, шляхом виключення з контексту слів «із дозволеним видом послуг, визначених підпунктами 7 - 9 пункту 4 Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 02 грудня 2015 року № 1001».

Водночас, на адресу Державної регуляторної служби України надійшли зауваження та пропозиції зацікавлених сторін, обсяг і характер яких свідчить про те, що покладений в основу проекту наказу спосіб державного регулювання є потенційно обтяжливим для суб'єктів господарювання, а також не забезпечить досягнення задекларованих розробником цілей державного регулювання.

Відповідні аргументи викладені у листах (які направлено в тому числі на адресу Міністерства інфраструктури України), а саме від: Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України від 04.09.2018 № 3/4/777п; ТОВ «ДЕЛІВЕРІ» від 04.09.2018 № 417-18; ГО «Спілка Українських Підприємців» від 10.09.2018 № 163, а також від Громадської ради при ДРС України від 07.09.2018 № 46 (враховуючи кількість адресатів, копія останнього додається).

Опрацювавши зазначені звернення, ДРС акцентує увагу на ключових зауваженнях та пропозиціях суб'єктів господарювання, які розробнику необхідно додатково проаналізувати:

1. Цим проектом регуляторного акта вперше запроваджується попереднє електронне бронювання дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні (далі - дозвіл). Громадськість негативно ставиться до

запропонованої системи, але погоджуються з тим, що для її практичної реалізації у подальшому доречно було б провести тестовий режим бронювання та видачі дозволів протягом певного періоду часу з однією-двома країнами, з якими на сьогодні відсутній дефіцит дозволів.

2. З метою зменшення корупційних ризиків під час оформлення та видачі дозволів, цим проектом нормативного акта пропонується запровадити унікальний ідентифікатор дозволу – цифровий елемент, сформований Системою у вигляді номера або QR/Bar коду, що наноситься на дозволі. При цьому, проектом наказу не передбачена процедура контролю використання дозволів за допомогою цього унікального ідентифікатора як на кордоні, так і в пунктах видачі дозволів при поверненні використаних дозволів, що зводить нанівець виконання поставленої мети у зв'язку із запровадженням цього унікального ідентифікатора.

3. Пропонується вилучити з положень проекту наказу норму, згідно з якою автомобільний перевізник забезпечує своєчасне повернення виданого дозволу в пункт видачі дозволів уповноваженого органу протягом 90 днів з дня оформлення та видачі йому такого дозволу.

4. Пропонується передбачити в проекті наказу видачу дозволів перевізникам пакетним методом. При цьому, надати суб'єктам право самостійно перед здійсненням перевезення вносити в форму дозволу відомості про транспортний засіб, який безпосередньо буде його використовувати.

Крім того, представниками суб'єктів господарювання зазначається, що ними раніше направлялися пропозиції до положень проекту наказу, зокрема для обговорення на засіданнях відповідної Робочої групи по впровадженню електронної системи у сфері автомобільного транспорту, але значна частина відповідних пропозицій не була врахована в оприлюдненій редакції проекту наказу.

Зокрема, не були враховані наступні пропозиції:

1. Виключення з проекту Порядку Додатку 3 «Обмеження щодо дозволів, які мають обмежені річні квоти, на поїздку територією окремих іноземних держав деяких транспортних засобів», оскільки перелік цих дозволів у поточному році може відрізнятись від переліку цих дозволів у минулому році за рахунок збільшення або зменшення квот дозволів деяких країн, видів цієї категорії та ситуації на ринку перевезень. Обмеження щодо дозволів, які мають обмежені річні квоти, мають вводитися в дію кожного року окремо та можуть змінюватися протягом поточного року на підставі Протоколів засідання Комісії з розгляду питань, пов'язаних з оформленням і видачею та обліком дозволів на поїздку по територіях іноземних держав, затверджених наказами Міністерства інфраструктури України (розділ V, пункт 1 проекту Порядку).

2. Доповнення переліку документів, які пред'являє перевізник при отриманні іноземних дозволів (розділ IV, пункт 2 проекту Порядку), таким документом, як вантажна митна декларація (для завантажених автотранспортних засобів).

3. Доповнення проекту Порядку більш детальною процедурою повернення перевізниками використаних та невикористаних дозволів, а також

введення відповідальності перевізників за повернення невикористаних дозволів.

4. Передбачення у проекті Порядку процедури контролю посадовими особами органу доходів і зборів наявності дозволів у перевізників у пунктах пропуску через державний кордон України.

5. Передбачення у проекті Порядку розміщення на сайті уповноваженого органу в режимі реального часу інформації про кількість наявних та заброньованих в уповноваженому органі дозволів на перевезення вантажів та пасажирів у нерегулярному сполученні (у розрізі країн, видів бланків дозволів та пунктів видачі дозволів), а також про кількість фактично отриманих дозволів, кількість виданих дозволів, кількість повернутих дозволів та залишок дозволів.

Враховуючи вищезазначене, звертаємо увагу розробника проекту наказу, що статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» визначено ключові принципи державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності.

Принцип *прозорості та врахування громадської думки*, зокрема передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів *на всіх етапах* їх регуляторної діяльності, *обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій*, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, *обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.*

Також, відповідно до статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», усі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю або частково враховує одержані зауваження та пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

З огляду на викладене, пропонуємо розглянути надані зауваження і пропозиції та про результати їх розгляду поінформувати відповідних представників зацікавлених сторін, а також Державну регуляторну службу України.

Крім того, акцентуємо увагу розробника проекту наказу на тому, що згідно з вимогами статті 1 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі - Закон), документом, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття регуляторного акта, аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, а також обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики – є Аналіз регуляторного впливу(далі - АРВ).

Аналіз регуляторного впливу до проекту регуляторного акта повинен містити обов'язкові норми, визначені статтею 8 Закону.

При цьому, враховуючи вимоги статті 21 Закону, ДРС приймає рішення про погодження або про відмову в погодженні проектів регуляторних актів з урахуванням як самого проекту акта, так і супровідних до нього документів, визначених цим Законом, обов'язковим серед яких є насамперед Аналіз регуляторного впливу цього проекту акта.

Однак наданий розробником АРВ до проекту наказу містить формальний опис змін запропонованих проектом наказу, не є інформативним, та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта» із змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151 (далі – Методика).

1. У розділі I «Визначення проблеми» АРВ згідно з вимогами Методики розробник повинен чітко визначити проблему, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, визначити причини її виникнення, оцінити важливість зазначеної проблеми, зокрема навести дані у цифровому чи кількісному вимірі, що доводять факт існування проблеми і характеризують її масштаб, визначити основні групи, на які вона справляє вплив, а також обґрунтувати, чому проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів.

Проте, при визначенні проблеми, розробник обмежився виключно її текстовим описом, вказавши, що на сьогодні існує ряд недоліків щодо процедури оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав під час виконання перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, які були виявлені під час практичного застосування Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2004 № 757.

При цьому, в АРВ до проекту наказу розробником не проаналізовано існуюче правове регулювання господарських та адміністративних відносин щодо яких склалась проблема, не доведено, чому існуючі регулювання не розв'язують проблему та потребують вдосконалення.

Також, не наведено жодних даних у числовій формі, які б обґрунтовували наявність проблеми, її масштаб та важливість, зокрема не підтверджено статистичними даними твердження розробника про факт щорічного, умисного недотримання автомобільними перевізниками строків використання та повернення дозволів, що призводить до виникнення штучного їх дефіциту.

Як наслідок, надана в цьому розділі АРВ інформація не відповідає вимогам статті 4 Закону, зокрема принципу доцільності – оскільки розробником не доведена наявність проблеми, що потребує державного втручання, та не обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою її вирішення.

2. У розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» розробник повинен визначити всі можливі альтернативні способи вирішення існуючої проблеми та оцінити вигоди і витрати держави, населення та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них.

Однак, розробник при визначенні альтернативних способів досягнення цілей обмежився лише формальним описом вигод і витрат держави та суб'єктів господарювання від застосування кожного з них, характеристика яких зводиться до можливості досягнення/недосягнення цілей запропонованого державного регулювання.

Загалом, в АРВ розробником не наведено жодних розрахунків витрат суб'єктів господарювання, яких вони зазнають як внаслідок впровадження проекту наказу, так і внаслідок застосування альтернативних способів досягнення цілей, що підтверджували б економічну доцільність обраного способу, а також не доведено ефективність застосування запропонованого проектом наказу Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, порівняно з діючим на сьогодні механізмом державного регулювання.

Слід підкреслити, що факт відсутності належним чином проведеного економічного аналізу запропонованих альтернатив не дозволить у подальшому об'єктивно оцінити наскільки обраний розробником спосіб державного втручання відповідає проблемі, що потребує врегулювання, та наскільки його застосування буде ефективним для її вирішення.

3. У зв'язку з неналежним опрацюванням попередніх розділів АРВ, у розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей, не проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого способу та аргументи на користь обраного, що є порушенням принципу ефективності – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів.

4. У розділі V АРВ «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» розробником не описано механізм дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації його вимог. При цьому, розробником не враховано, що механізм реалізації регуляторного акта має бути безпосередньо пов'язаний із цілями та очікуваними результатами регуляторного акта, тобто яким чином будуть діяти норми проекту наказу та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності.

5. Згідно з даними розробника, вказаними у розділі III АРВ, у сфері дії проекту наказу господарську діяльність здійснює 954 суб'єктів малого підприємництва, що складає близько 90% у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання. Зважаючи на це, розробник на виконання вимог пункту 8 Методики у розділі VI АРВ «Оцінка

виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги» повинен був забезпечити проведення М-Тесту.

Однак, в АРВ до проекту наказу М-Тест згідно з Додатком 4 до Методики не проведено, що не дозволяє виміряти вплив регулювання на суб'єктів малого підприємництва, оцінити витрати, які вони понесуть внаслідок провадження регулювання, та, як наслідок, визначити необхідність вирівнювання питомої вартості навантаження між суб'єктами великого, середнього та малого підприємництва шляхом запровадження компенсаторних механізмів для суб'єктів малого підприємництва.

6. Розділ VIII АРВ «Визначення показників результативності дії регуляторного акта» заповнено з порушенням вимог пункту 10 Методики. Так, розробником не визначено один із обов'язкових показників результативності регуляторного акта такий як кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта. При цьому, розробнику слід врахувати, що обов'язкові показники результативності регуляторного акта, відповідно до вимог Методики, повинні бути не описовими, а кількісними та вимірювальними.

7. На порушення вимог пункту 12 Методики у розділі IX «Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта» розробником не визначено вид даних та джерело їх походження за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта.

Порушення розробником вимог Закону та Методики в частині визначення показників результативності та заходів з проведення відстеження результативності регуляторного акта не дозволить у подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як передбачено статтею 10 Закону.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що проект розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, прозорості та врахування громадської думки, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», вимог статті 5 Закону в частині недопущення прийняття регуляторних актів положення яких не узгоджуються з діючими регуляторними актами, а також вимог статті 8 Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (із змінами).

Ураховуючи викладене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державною регуляторною службою України

вирішено:

відмовити в погодженні проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку».

**Голова Державної
регуляторної служби України**



Ксенія ЛЯПІНА



**ГРОМАДСЬКА РАДА
ПРИ ДЕРЖАВНІЙ РЕГУЛЯТОРНІЙ СЛУЖБІ УКРАЇНИ**

01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11, gromrada@dkrp.gov.ua

Вих. № 46
від 07.09.2018 р.

**Голові Державної регуляторної
служби України
Ляпіній К.М.**

Шановна Ксеніє Михайлівно!

Громадська рада при Державній регуляторній службі України висловлює Вам свою повагу та звертається з приводу наступного.

6 вересня 2018 року відбулось засідання Громадської ради, на якому було розглянуто проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку».

За результатами опрацювання проекту наказу на засіданні Громадської ради представники бізнесу вирішили рекомендувати Державній регуляторній службі України відмовити у погодженні та повернути розробнику на доопрацювання зазначений проект постанови.

У додатку надаємо пропозиції та зауваження на 2 арк.

З повагою

**Голова Громадської ради при
Державній регуляторній службі України**

Сергій ДОРОТИЧ



9 Серпня 2018 на публічне обговорення винесено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку», розроблений Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень і розміщений на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України www.mtu.gov.ua.

Метою прийняття наказу є впровадження попереднього електронного замовлення дозволів через електронну інформаційну систему на поїздку територією іноземних держав під час виконання перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, спрощення процедури отримання дозволів, підвищення прозорості процесу їх оформлення, та зменшення корупційних ризиків.

I. Опрацювавши запропонований проект вимушені наголосити на наступному.

1. Немає впевненості в тому, що цей нормативний акт буде повністю виконуватися відповідними державними органами згідно з його вимогами.

2. Цим нормативним актом вперше запроваджується попереднє електронне бронювання дозволів. Громадськість негативно ставляться до запропонованої системи, але погоджуються з тим, що для її практичної реалізації в подальшому доречно було б провести тестовий режим бронювання та видачі дозволів протягом певного періоду часу з однією-двома країнами, з якими на сьогодні відсутній дефіцит дозволів.

3. Пропонується передбачити в цьому нормативному акті можливість введення квотування щодо видачі дозволів, які мають обмежені річні квоти, згідно з якими дозволи видаються українським перевізникам на підставі окремих розподілів (річних та кварталних) у розрізі перевізників. Така практика вже застосовувалась протягом певного періоду.

4. З метою зменшення корупційних ризиків під час оформлення та видачі дозволів, цим нормативним актом запроваджується унікальний ідентифікатор дозволу – цифровий елемент, сформований Системою у вигляді номера або QR/Bar коду, що наноситься на дозволі. Але нормативним актом не передбачена процедура контролю використання дозволів за допомогою цього унікального ідентифікатора як на кордоні, так і в пунктах видачі дозволів при поверненні використаних дозволів, що зводить нанівець виконання поставленої мети у зв'язку з запровадженням цього унікального ідентифікатора.

5. Пропонується вилучити в цьому нормативному акті норму, згідно з якою автомобільний перевізник забезпечує своєчасне повернення виданого дозволу в пункт видачі дозволів уповноваженого органу протягом 90 днів з дня оформлення та видачі йому такого дозволу.

6. Пропонується передбачити в цьому нормативному акті видачу дозволів перевізникам пакетним методом. При цьому надати суб'єктам право самостійно перед здійсненням перевезення вносити в форму дозволу відомості про транспортний засіб, який безпосередньо буде його використовувати.

II. Громадськістю вже направлялися свої пропозиції по цьому проекту для обговорення на засіданнях Робочої групи по впровадженню електронної системи у сфері автомобільного транспорту. Але значна частина пропозицій не була врахована в проекті цього наказу. Зокрема, не були враховані наступні пропозиції:

1. Виключення з «Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку» (далі – Порядок) додатку 3 (Обмеження щодо дозволів, які мають обмежені річні квоти), оскільки перелік цих дозволів в поточному році може відрізнятися від переліку цих дозволів в минулому році за рахунок збільшення або зменшення квот дозволів деяких країн, видів цієї категорії та ситуації на ринку перевезень. Обмеження щодо дозволів, які мають обмежені річні квоти, мають вводитися в дію кожного року окремо та можуть змінюватися протягом поточного року на підставі Протоколів засідання Комісії з розгляду питань, пов'язаних з оформленням і видачею та обліком дозволів на поїздку по територіях іноземних держав (далі – Комісія), затверджених наказами Міністерства інфраструктури України (розділ V, пункт 1 Порядку).
 2. Доповнення переліку документів, які пред'являє перевізник при отриманні іноземних дозволів (розділ IV, пункт 2 Порядку), наступного документу: вантажна митна декларація (для завантажених автотранспортних засобів).
 3. Передбачення у Порядку запровадження в дію картки відмови, яку має надавати інспектор ПВД водію в разі відмови у видачі дозволів, а також введення відповідальності інспектора ПВД за необґрунтовану відмову у видачі дозволів, а також за інші порушення чинного Порядку.
 4. Доповнення Порядку більш детальною процедурою повернення перевізниками використаних та невикористаних дозволів, а також введення відповідальності перевізників за повернення невикористаних дозволів.
 5. Передбачення у Порядку процедури контролю посадовими особами органу доходів і зборів наявності дозволів у перевізників у пунктах пропуску через державний кордон України.
 6. Передбачення у Порядку розміщення на сайті уповноваженого органу в режимі реального часу інформації про кількість наявних та заброньованих в уповноваженому органі дозволів на перевезення вантажів та пасажирів у нерегулярному сполученні (у розрізі країн, видів бланків дозволів та пунктів видачі дозволів), а також про кількість фактично отриманих дозволів, кількість виданих дозволів, кількість повернутих дозволів та залишок дозволів.
 7. Внесення змін у Порядку до термінів знищення дозволів.
- Вважаємо, що проект необхідно повернути до Міністерства інфраструктури України із пропозицією найближчим часом провести реальне громадське обговорення проекту, так як який потребує концептуальних змін.